

VRAKET VID HAMMAR II.HAXAR.

Man har tidigare antagit, att vrakdelarna vid Hammar tillhör en s k malmhaxe. Enda anledningen därtill tycks egentligen vara, att haxar är den mest kända träbåtstyp som trafikerat Ångermanälven.

Båttermen 'haxe' kommer från ett finskt ord, 'haaksi,' ungefär 'skuta, mindre fartyg. Den har använts allmänt för fraktfartyg av olika typer på båda sidor av Bottenhavet och Bottenviken.

Sjötrafiken på de stora handelscentra, som Stockholm, var redan på 1500-talet överlägset störst från Österbotten i Finland. Det svenska Norrland var av underordnad betydelse. Claesson(1946 s 196) antar därför att "det finska ordet haaksi tidigt användes i försvenskad form såsom kollektivt begrepp för att beteckna de båtar och små fraktskutor av olika slag, som österifrån säsongsmässigt dök upp vid den svenska kusten."

Steget var därefter inte långt till att även "beteckna motsvarande farkoster inom den uppväxande svenska bondeseglationen." Därifrån gick termen vidare till städernas båtar.

Den försvenskade formen hade termen givetvis redan fått i det svensktalande Österbotten. Begreppet haxe framstår redan här som ett av uttrycken för det botteniska sambandet, som på så många andra sätt gör sig påmint i historien.

Ordet bär en viss prägel av att avse "allmogebyggda eller allmogeägda fartyg." Första gången det nämns är i en förteckning över skutor just i Ångermanland år 1556(Claesson 1946 s 179, Friberg I 1951 s 318f). Andra gången finns det 1562 i en besvärsskrivelse från allmogen i Medelpad(Claesson a a s 179). Ordet har även i fortsättningen fast förankring i mellersta Norrland.

I senare tider finns vedhaxar, över hela området, malmhaxar(även t ex i St Dellen, sjön i Hälsingland), strömmingshaxar(gävlebor, hälsingar) o s v.

Enligt SAOB betyder haxe, hax "ett slags platt, enmastat, mindre fartyg." Senare forskning har dock konstaterat, som även antytts ovan, att betydelsen är synnerligen allmän(Humbla 1945, Claesson 1946) och kan avse allt från små fiskefartyg till briggriggade skutor.

Humbla(a a s 22) anknyter till en bibetydelse, som alltså varit känd ända in i sen tid: "Benämningen haxe kan möjligen ha varit en beteckning, som tog fasta på lättheten och billigheten i byggnadssättet och kan därför ursprungligen ha använts som ett slags öknamn." Humbla kan också anföra andra exempel på sådana namn på båttyper.

Det finns dock andra definitioner som tidvis är mera precisa. 1744 uppgav borgerskapet i Härnösand, att båtar med 7 bord och därutöver benämndes haxar (Claesson 1946 s 194 efter Bucht)

Friberg visar(1951 I s 320) på den ilandflutna valen 1657 i Nätra, en episod återberättad av Nordlander(1934 s 147f). Den liknades i längd vid två skötbåtar eller en liten haxa med botten vänd uppåt. Eftersom i en annan källa(Palm-skiöldska samlingen) längden på valen uppgavs till 13 1/2 fot, d v s 4,5 m måste båtar ha varit ytterligt små. Så små att vi har all anledning att betvivla att uppgiften är riktig!

En slutlig värdering av alla uppgifter om haxar får under alla förhållanden vänta till dess de faktiska materiella lämningarna av mindre fraktfartyg vid de botteniska kusterna har undersökts och dokumenterats.

Traditionen om vraket vid Hammar som en haxe har dock ändå på ett sätt träffat rätt, eftersom ordet har en så allmän betydelse.

Fartyget är dessutom flatbottnat och har uppenbarligen använts i Ångermanälven, eftersom det egentliga utloppet i varje fall idag ligger flera kilometer nedanför fyndstället. Arbetsnamnet 'haxen' för vraket i Hammar är således väl-motiverat.

Hammarsvraket har i så fall varit en älv- eller flodhaxe (även ett begrepp hos SAOB). Claesson konstaterar (1946 s 194) "att begrepp som flodhaxe och malmhaxe motsvaras av särpräglade företeelser. Om dessa är f n praktiskt taget ingenting bekant."

Med undersökningen av Hammarsvraket och Söderlunds intressanta arkivforskningar (Söderlind 1981 s 119ff) har vi dock kommit en bit på väg. Malmhaxarna i Ångermanälven tillhör till yttermera visso de sista råseglande fartygen i landet. Råseglarna har i sitt sista stadium reducerats enbart till fraktseglare undan vind, på långsmala sjöar och älvar.

#### DE SISTA RÅSEGLARNA.

De s k råbockarna i Vättern (Lemchen 1914, Claesson 1944, Samuelson 1976) gällde länge för att vara de sista råseglande fraktskutorna. De sista så riggade förliste utanför St Röknen 1871. Någon klarade sig men riggades om.

Emellertid var detta en stor överdrift. Ännu 1924 togs en bild, nu närmast vorden klassisk, av vänerskutan "Hildur," byggd i Assarebo vid Göta älv 1888-89, med längd 21,2 m, bredd 6,5 m, djupgående 1,66 m. Hon seglar med ett stort råsegel på den enda masten och har en följebåt på släp med två personer. Bilden finns på Sjöfartsmuseet i Göteborg (se även Kjellin 1946 s 47).

Ångermanälven kan bidra med en bild, som vykort inköpt bevisligen åtminstone år 1903 i Härnösand, varför bilden senast kan vara tagen vid sekelskiftet. Sollefteå bruks manufaktursmide lades enligt uppgift ned år 1900 (Norberg 1952 s 35), varför behovet av malmhaxar torde ha upphört ungefär då. Det framgår inte om bilden föreställer en haxe. Vyn avbildar Ångermanälven med Multråberget (Rödberget) i bakgrunden, och fartyget har mest kommit med av en slump.

Själva fartyget är något oskarpt på bilden, men bilden framställer en enmastad råseglare med två segel, ett storsegel och ett mindre toppsegel. Det förefaller ganska stugbbigt i fören, brett och försett med en bred, tvär, akterspegel. I aktern hänger en mindre följebåt. Hon gör god fart, med spända segel, mot strömmen. Åtminstone två personer, möjligen tre, syns ombord.

Om man jämför "haxen" med "Hildur" av 1924 finner man påfallande likheter. Båda fartygens storlekar, allmänna utseenden, deras typiska följebåtar och eventuellt bemanningen stämmer påfallande väl. Därtill har de en exakt likartad funktion, nämligen att dra last mot strömmen i en stor flod eller älv.

De tidigare allmänna råseglarna kan alltså kring 1900-talets början även på detta sätt uppfattas som relikter, dit de reducerats genom en mycket speciell funktion.

Förmodligen har bemanningen på älvhaxarna med en skeppare och två haxkarlar eller båtsmän varit allmän redan på 1700-talet. Flera uppgifter tyder härpå. Besättningen kan i något fall t o m ha varit mindre. Kanske inte heller kostnadsaspekten bör glömmas bort i bedömningen av fartygens kvarlevande?

Eventuellt är även segelställningen likartad. Söderlind (1981 fotnot 113 s 202) påvisar segel ur Sollefteå bruksboks förteckning 1740-41:

"Ett Storsegel, nytt av helsingeduk, 10 alnar (6 m) djupt, 13 dukar brett, håller tillsammans 138 alnar (77 m).

Ett toppsegel, nytt, 6 alnar djupt (3,6 m), brett ovan till 9 dukar och under 13 dukar, tillsammans 70 alnar (42 m)."

Där nämnes även "en mast med flögten (vimpelstång) och två rår," jämte diverse annan riggutrustning.

Medan fotot från sekelskiftet visar två likbreda segel har det äldre toppseglets form alltså varit något trapetsoid.

VARV.

Vi vet vidare att ännu 1862 hade Sollefteå bruk 4 haxar i regelbunden trafik mellan Sollefteå och Bollsta för järn- och trävaror. De var byggda och reparerade på skeppsvarvet på Bruksholmen, som grundades redan på 1700-talet, men åter sköt fart 1858 och då skall ha sysselsatt hela 92 arbetare (Salvén 1937).

Det fanns för flera varv för både slupar, jakter, skonserter och större fartyg i själva Ångermanälvens dalgång. Hellman (1947) nämner Skedom (på 1700-talet t o m snauskepp), Mångrav (1800-talets slut), Holm (1700-tal), Lo (1860-tal) och Kungsgården/Bjärträ (från 1500-tal fram till 1800-talets senare del) på norra (östra) sidan av älven och Tjäll (1860-tal) och Hammar (1780-tal till 1860-tal) på sydsidan (västsidan). Det finns med säkerhet flera varvsplatser vid älven.

Lännäs eller Ytterlännäs är även nämnt tidigt, det bör huvudsakligen syfta på området kring Bollsta, med Bollsta varv, som även byggde haxar och slupar redan på 1700-talet. Dess stora tid inleddes på 1830-talet. Här byggdes ända fram till 1875 havsgående, större segelfartyg. Vi är emellertid då nere i mynningsviken och har lämnat den egentliga älven.

Av översiktskartan framgår även flera varvsplatser i området utanför själva älven.

BYGGET.

Genom Söderlind (1981 s 125) kan vi t o m ringa in ett haxbygge på 1700-talet:

"År 1739 sträcktes kölen till en ny haxe på Kvarnören utanför Sollefteå bruk. 105 utvalda timmerstockar avverkades vintertid på Österstrinne byaskog av Anders Hinderesson och Måns Persson, båda från Strinne. Tillbordläggningsvirke valdes tallar, som var tillräckligt långa, tämligen jämntjocka och i det närmaste kvistfria. Stockarna fraktades till Kvarnören, där de klövs mitt itu med hjälp av vändhakar och stora järnkilar. Av varje halva erhöles endast en bordläggningsplanka.

Haxen byggdes under bar himmel av byggmästare Erik Bertilsson från Multrå. Med yxa bilades kölen till lämplig storlek. Den hyvlades därefter. Stävarna fästes vid kölen med bultar och borden vid vränger, stäv och akterspegel. En 2-4 mm tjock sträng av i tjära dränkt nöthår och gammalt tågvirke, som Pihlwall köpt av Erik Thun i Härnösand, packades in mellan bordskarvarna.

Haxen byggdes på klink, vilket innebar att bordens kanter sköt över varandra. Därvid tog man alltid hänsyn till att borden kunde krympa. Det gick åt 1350 st spikar av olika dimensioner och 7 lispund 10 marker stångjärn till bultar. Hårtill kom 1/4 tunna (30 l) tjära till impregnering och tätning av haxen.

För avverkning av timret, framkörande av virket till arbetsplatsen, tillverkning av bordläggningsplankor och bräder, köl och stävar samt byggande av själva skrovet åtgick c 670 dagsverken. Kostnaden härför angav Pihlwall till 676 daler 24 öre kmt (kopparmynt). Byggmästaren själv arbetade endast något mer än 9 dagar med haxen och erhöles i arbetslön 6 mark kmt per dag samt 1 tunna rågvärderad till 16 daler kmt.

Då brukshaxen den 30 oktober 1739 överlämnades till bokhållare Renhorn vid Sollefteå hammare, hade den kostat sammanlagt 788 daler 7 öre kmt. Följande år försågs haxen, som fick namnet "Patrik," med tacklage och övrig utrustning ett arbete som ej kan följas, då brukets äldsta räkenskapsböcker har förlorats."

Det förefaller ovan som om fartyget byggts i skeletteknik, d v s med spanten först och borden först därefter. Det framgår i själva verket inte säkert av handlingarna. De flesta fartyg byggda på klink gjordes i stället i skaltek-

nik, d v s med borden först. Härpå tyder också skeppsbyggmästarens korta tid. Han övervakade säkert blott de kritiska momenten i bordskalet och insättningen av viktiga spant.

Vore det däremot delvis fråga om skeletteknik kunde detta tyda på att skaltekniken av någon anledning var svår att tillämpa. Denna anledning kan ha varit att fartyget redan då utrustats med en kraftig akterspegel, innan borden sattes in. Underskrovet borde dock ändå ha gjorts i skalbyggnad. Det är anledning att förmoda, att skelettekniken var känd vid denna tid i Ångermanland, eftersom kronoägda skeppsvarv redan på 1600-talet etablerats i Härnösand(Kronholmen m fl).

En annan haxe, som Söderlind nämner, är "Viktorina." Hon var ursprungligen byggd på klink, men i juni 1742 "fördubblad eller försydd" till kravell. Detta kallas "förbyggd" i senare tid. "Viktorina" hade därmed ett dubbelskrov och var säkerligen inte den enda av haxarna som utrustats så.

Det framgår i detta sammanhang, att "Viktorina" var utrustad med fast däck, vandring och bråspel för ankarets uppdragande, en kajuta med två sängar och ett bord. Denna haxe var dock avsedd för havstrafik. Flodhaxen var odäckad, d v s öppen, och hade endast en liten kajuta i aktern.

Några andra fragment ur utrustningen framgår. När Sollefteå bruks gamla haxar "S:t Mathias," "Isak" och "Jakob" 1740 sändes ned till Bollsta för att huggas upp (en var så dålig att den sjönk vid Nyland och måste bärgas), gjordes en lista över tillvarataget material. Här anges att till kajutspisarna använts två små tackjärnshällar "att hava eld uppå" (Söderlind 1981 s 125).

Listan ger även i övrigt intressanta upplysningar om en flodhaxes utrustning, bl a storregel (som regel), toppregel m m.

Förutom haxar användes även malmpråmar, tydligen i mera lokalt bruk, för omlastning över Älvströmmen vid Sollefteå o dyl. Söderlind har också en kort beskrivning av bygget av en sådan 1740 vid Sollefteå bruk (a a s 127f). Åtminstone en sådan pråm sjösattes ännu omkring 1865 i Hammar, under namnet "Björkå," samtidigt med bygget av haxen "Helma" i Sollefteå (Nordén 1975 s 19)

#### STORLEK.

Haxen var enligt flera uppgifter bred, flattbottnad, försedd med en mast och förde som mest 80 skeppunds viktualievikt (en uppgift från 1730-talet genom bergmästare Tor Bellander). Andra tidigare sagesmän uppger blott 60 skeppund (Gripenhielm 1708). 1 skeppund är 170 kg.

Lastkapaciteten kunde då grovt uppskattas till mellan 10 och 14 ton på 1700-talet.

Djupgåendet var 4 fot (c 1,2 m, Söderlind 1981 s 124).

Hellman uppger (1947 s 223), att Bruksvarvet i Sollefteå var haxbyggarnas varv med flatbottnade slupar upp till 38 läster. Detta är väsentligt mer än föregående.

En läst brukar svara till begreppet svår läst (1840 och framåt) d v s 2,5 ton. De största haxarna skulle alltså ha varit på över 90 tons dräktighet.

Å andra sidan relateras ännu denna tid lästetalet alltid till den vara som transporteras. En lätt vara som tar mycket utrymme betyder alltså ett större lästetal omräknat i vår tids tonnage, en tung och föga utrymmeskrävande ett mindre. 38 skeppsläster järn behöver inte vara så mycket i dräktighet ton som 38 skeppsläster korn.

Om vi återknyter till "Hildur" hade hon ett större djupgående än haxarna, men proportionerna skulle stämma gott. Med en längd av 21 m och 6,5 m bredd höll hon 56 bruttoton och 53 nettoton.

Hellmans uppgift om så stora flodfartyg som på 80 tons dräktighet förefaller måhända inte helt orealistiska, men det måste framhållas att ett sådant fartyg, med tanke på djupgående i älven och tänkbara laster, måste ha varit synnerligen brett och flatbottnat.

En annan möjlighet är givetvis att uppgiften avser en haxe för havsfart.

Malmhaxar i denna mening skulle hålla omkring 900-1000 skeppund, d v s, 150-170 ton järn, vilket avser betydande fartygsstorlekar.

Så stora fartyg har onekligen byggts uppe vid älven. Även ett snauskepp på c 290 ton har byggts vid Skedom, nära Sollefteå. På tom köl, utan rigg och med lämplig styrning kunde det tydligen lotsas utefter älven!

Som ett exempel på andra fartyg än haxar, använda för trafiken på älven må nämnas slupen "Hugo" byggd på Tjälls varv i Multrä 1868 (Hellman 1947 s 223), men den var ändå bara på 16 l. Den rubriceras då som "i storlek som en roslagsskuta, men större än en haxe och med två master."

Ju mer långsmalt fartyget är desto svårare har det att manövrera. Manövrerbarheten måste ha varit av avgörande betydelse vid navigation i smala passager bland älvens strömmar och sandbankar. Alltså måste fartygen ha varit jämförelsevis breda i förhållandena till längden. Ett förhållande 1:3 eller 1:4 mellan bredd och längd förefaller rimligt, i likhet med "Hildur."

Med de uppmätta detaljerna kan vi förutsätta att fartygsvraket från Hammar ursprungligen hållit en bredd på mellan 7 och 8 m. Det bör kunna ge henne en längd på c 25-30 m. En dräktighet på c 70 ton är helt möjlig.

#### TRANSPORTERADE VAROR.

Haxarna transporterade malmslig, tackjärn, stångjärn, bjälkar, brädor och andra trävaror, som kol utefter älven. Dessutom sköttes allehanda nyttotrafik för både bruk och andra, med varor som salt, spannmål, tobak m m. Övriga haxfartyg, slupar m m ombesörjde utbytet mellan bönder och marknader samt staden Härnösand, vare sig fartygen var bonde- eller borgarägda.

#### NAVIGATION.

Navigation på Ångermanälven var en svår sak. Vi citerar ur den klassiska beskrivningen i Almqvist 1909 s 22f:

"De skutor, med hvilka transporten besörjts upp till Ångermanälvens mynning kunde endast vid "hårt östanväder" föras uppför själfva floden, hvarigenom ofta redan då tidsförlust uppstod genom afvaktan på lämplig vind. Men då Älfven ej var farbar med större fartyg längre än till Hammars lastageplats i Torsåkers socken, måste malmen där omlastas i prämar, som dock ej kunde ros mot strömmen, utan endast framdrifvas med segel i stark medvind. Till följd af Älfvens krökningar måste för öfrigt på olika ställen olika vindriktningar afbidras. Från lastageplatsen var sålunda endast sydlig vind förlig två och en half mil upp till Hellingsberget, men därifrån var stark ostlig eller nordostlig blåst erforderlig för att uppnå Hagaudden, "hwarest åter sunnadväder måste afvaktas, förrän man kan komma de öfriga fem åttandedelsmiln upp till Sollefteå, och eftersom inloppet där är vid södra stranden stenigt och strömmen mycket strid, så måste malmhaxarna, innan de kunna inkomma till själfva lastbryggan, först segla denna förbi åt norra landet och taga sig där landfäste, hvarifrån de sedan måste varpa sig öfver strida Älfven, hvartill åtta man utom båtsfolket måste hvarje gång vara till hjälp."

Vattenhöjdsförhållandena spalade naturligtvis Älfven en viktig roll, så till vida som det ofta hände, att Älfven mellan de tre stora floderna, som vanligen inföllo vid Ersmässan, mellan pingst och midsommar samt på hösten, på sina ställen var så grund, särskildt där de nedfallande stränderna bildat s k nipur, att full last ej kunde föras på haxarne.

Exempel saknades ej på att gynnsamma vindar ibland uteblefvo under veckor och månader, eller att den ej visade sig tillräcklig, när färden en gång försökts, hvaraf hände, att prämarne på halfva vägen drefvo tillbaka med strömmen i stor fara att grundstöta. Vid sådana tillfällen måste lasten på vinst och förlust ilandföras här och där på stränderna för att vid gynnsammare tillfälle kanske först året därpå uppsökas, åter ilastas och med samma risk föras vidare med så mycket större kostnad, som det använda arbetsfolket måste två gånger betalas."

Vid något tillfälle klagar bruksintressenter just över att malm lagts av på stränderna och t o m dumpats i Älven, enligt dem mera av okynne än av nödvång (så Gripenhielm 1708 -Almqvist 1909 s 229). Jfr även Norberg 1952 s 31.

Därtill kom givetvis den inte mindre besvärliga landtransporten, som visserligen, när det gällde det extrema fallet med Graninge bruk, inte varade någon längre tid. Men även Gålsjö bruk ligger en bra bit avlägset från Älven. Lastageplatser och ändpunkter för navigationen var för Graninge Skedom, för Sollefteå Kvarnören, för Gålsjö först Sundby, senare Undrom (se översiktskarta)

Det är inte att undra på att havsgående farkoster, om aldrig så små, inte vågade sig upp i Älven, i varje fall aldrig så långt som Sollefteå. En mindre jakt kunde visserligen komma ända upp till Skedom, "Men woro få skeppare som en så svår och äfventyrlig samt på tiden ankommande resa sig åtaga vilja."

Just från Skedom vittnar en notis kring en förlisning av en malmlastad båt 1706 om riskerna: i strömstråket gick båten på en sten och sjönk (domboken för Sollefteå 16/1 1708 efter Friberg II 1951 s 368).

#### FYNDPLATSEN HAMMAR.

Anledningen till omlastning av malmen och andra varor vid Hammar/Nyland var naturligtvis farorna i Älven.

Malmhaxarna transporterade alltså malmsligen vidare upp till masugnarna vid Graninge (Högfors 1690-1729), grundat 1674, Gålsjö (1707), Sollefteå (1706) och Björkä (1770-tal).

De hämtade sligen vid omlastningsplatsen, först i (Väst)hammar, dit havsseglande transportfartyg (också ibland kallade malmhaxar) fört den från gruvor söderut. Dessa malmfartyg var ofta byggda och redade av bruksägarna själva. De aktuella gruvdistrikten är framförallt Utö i Stockholms skärgård, men även Gåsviksgruvan på Väddö, gruvor på Singö, i Harg och bergslagsgruvor, som i Norberg, nämns i handlingarna. Andra namn som förekommer är Lappgruvan och S:t Sofiegruvan.

Även till Bollsta masugn och andra bruk längs Norrlandskusten hämtades malm från sydliga platser som Utö m fl, till och med till Norrbotten. Kommunikationerna på land var då ännu så outvecklade, att de då redan kända malmförekomsterna i t ex Svappavaara var omöjliga att utnyttja.

Bruken ånyo förlades till platser där jämn tillgång på vattenkraft och billiga, och som det tycktes, outtömliga skogar för kolning fanns att tillgå. Svedjning och kolning för de många små allmogeugnarna hade förrött skogstillgångarna i Bergslagen. I slutet av 1600-talet bedrev staten en medveten kampanj för att utplåna dem och sammanföra dem till större enheter, bruk.

Isen var den tiden ett formidabelt hinder. Seglationssäsongen var kort. Från slutet av november till början av maj, c 5 månader, varade vinteruppehållet (Söderlind 1981 s 119).

I en bevarad dagbok från Hammar/Nylandsområdet som författaren fått låna av Gudmundrå hembygdsförening beskrivs ankomsterna av de första skeppen under tiden 1832-34.

De inträffar mycket riktigt i början av maj.  
Något tidigare nedkommer haxarna från Älven:

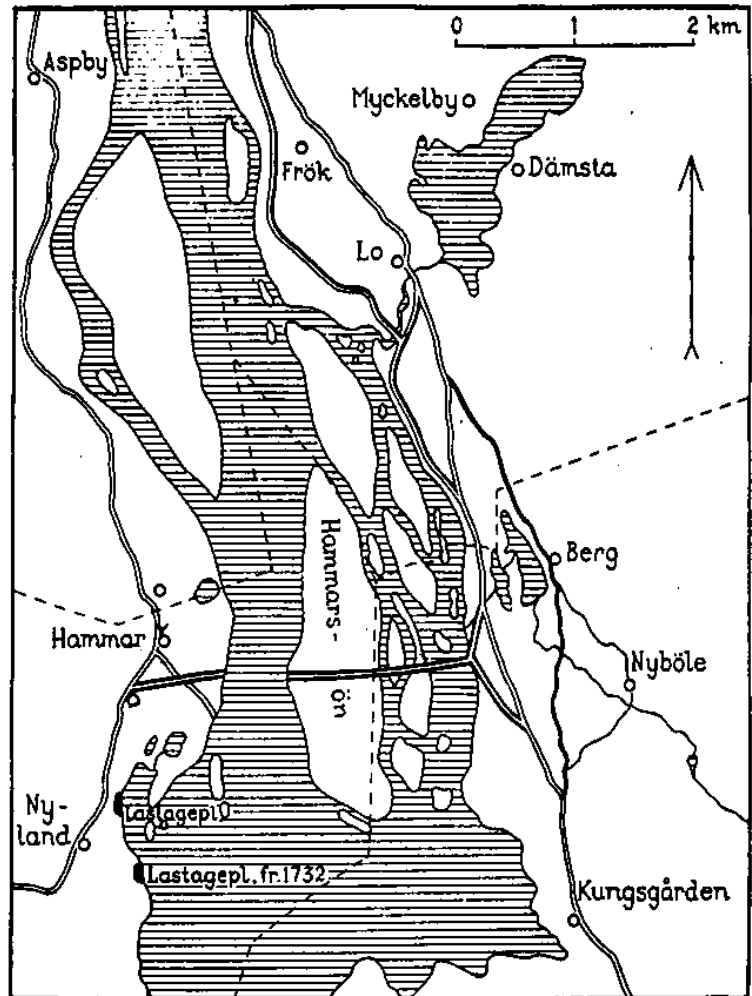
1832 20/4 "nedkom alla tre Sollefteå haxfararna till Nyland."

Andra datum är 23/4, 2/5 m fl.

Just 1832 kom redan 8/5 "en malmgaljas till Bollsta."

Hammar nämns som lastageplats redan på 1600-talet. Sannolikt låg Älvens distalbrant då ungefär vid nuvarande bron eller något längre ned, d v s nära vrakplatsen. Stenklyfts karta 1678 visar ett helt deltaland inom Hammarsområdet.

När det gäller nedre Ångermanälvens naturförhållanden är vi ju bättre försedda med material än eljest i Norrlandsälvarna genom doc Lennart Arnborgs utmärkta arbeten (Arnborg 1958-59).



- |  |                         |  |                             |
|--|-------------------------|--|-----------------------------|
|  | Medeltida väg           |  | Väg anlagd under 1700-talet |
|  | Väg under äldre vasatid |  | på 1860-talet               |
|  | 1600-talet              |  | Sockengröns                 |

Deltalandet vid Hammar/Nyland på 1600-talet efter Stenklyft(1678)

Friberg 1951.

Där framgår också hur distalbranten successivt förskjutits utåt, och vi kan sammanföra det med historiskt material. Man kan även skönja hur avlagringar avsätts med strömmarna och bottenprofiler ändras. Säkerligen ligger flera vrak än Hammarsvraket dolt under sådana bildningar i älven.

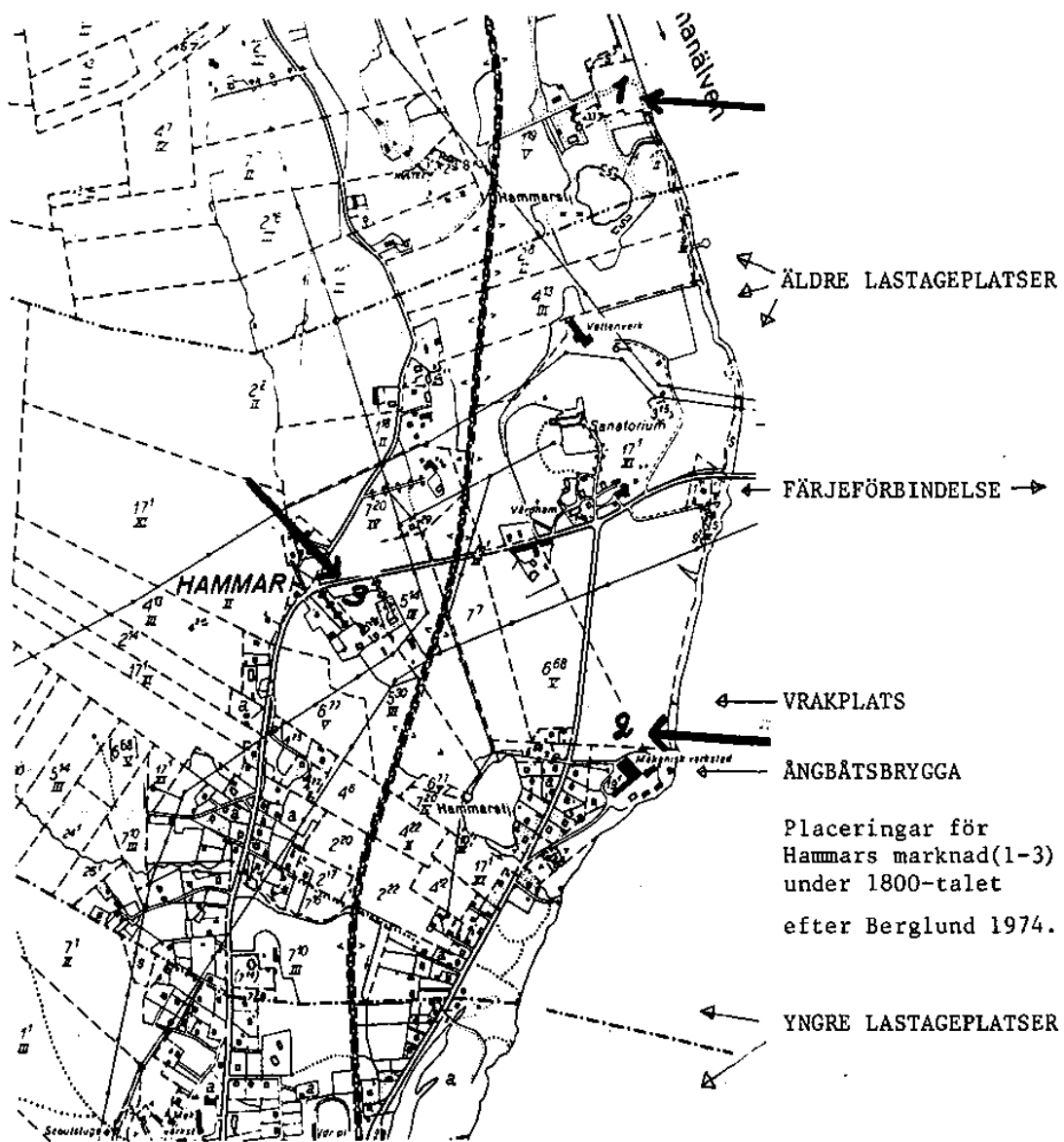
Redan 1732 flyttades genom uppgrundningen lastageplatsen till Nylandsören (ör=grusbank) i Ytterlännäs socken. År 1743 byggs Sollefteå bruksbodar upp på nytt på den nya platsen. Samma år nämner dock Ehrenmalm en lastageplats vid Hammars gästgivargård i Västhammar(Torsåker), så övergången var tydligen inte helt allmän. Vid Hammar fanns även färjeförbindelse över älven. Den nya platsen låg f 8 inte mer än 1000 alnar(c 600 m)söder om den gamla.

Det hände emellertid fortfarande, åtminstone tidvis, att mindre malmskutor, efter att de lättats med c 1/3 eller 1/4 av lasten, kanske till just 4 fots djupgående, som citerats för haxarna, kunde ta sig upp direkt till lastageplatserna i älven. Den utlastade malmsligen kunde då ros eller seglas upp på mindre älvfartyg, d v s haxarna(Norberg 1952 s 30).

I Läsning för Folket 14e årgången(1848), tryckt i Stockholm 1663 s 277 framgår om Nylands lastageplats att där: "större fartyg, som från elfvens utlopp i hafvet(sic!)kunna segla ända dit, hafwa en beqwäm hamn. Wid denna last-plats är äfwen ett skeppswarf(Hammar). Jern, bjelkar, bräder och andra waror, som från de öfra socknarna hitföras på platta fartyg eller så kallade haksar, blifwa här inlastade."

Författaren vill gärna fästa stort avseende vid den centrala roll som själva distalbranthen, d v s det egentliga älvutloppet, haft i sjöfartens historia i Norrland. Allra helst fick de stärkt betydelse i nyare tid, när djupgåendet hos de havsgående fartygen ökade.

Till omlastningsplatser vid distalbranterna förlades därför mångskiftande funktioner, inom handelns område marknader och sockencentra, gästgiveri och skjutshåll med färjeförbindelser, skeppsbyggeri, varjehanda annan service och även tillslut statlig kontroll i någon form som t ex tullstationer och lotsväsen.

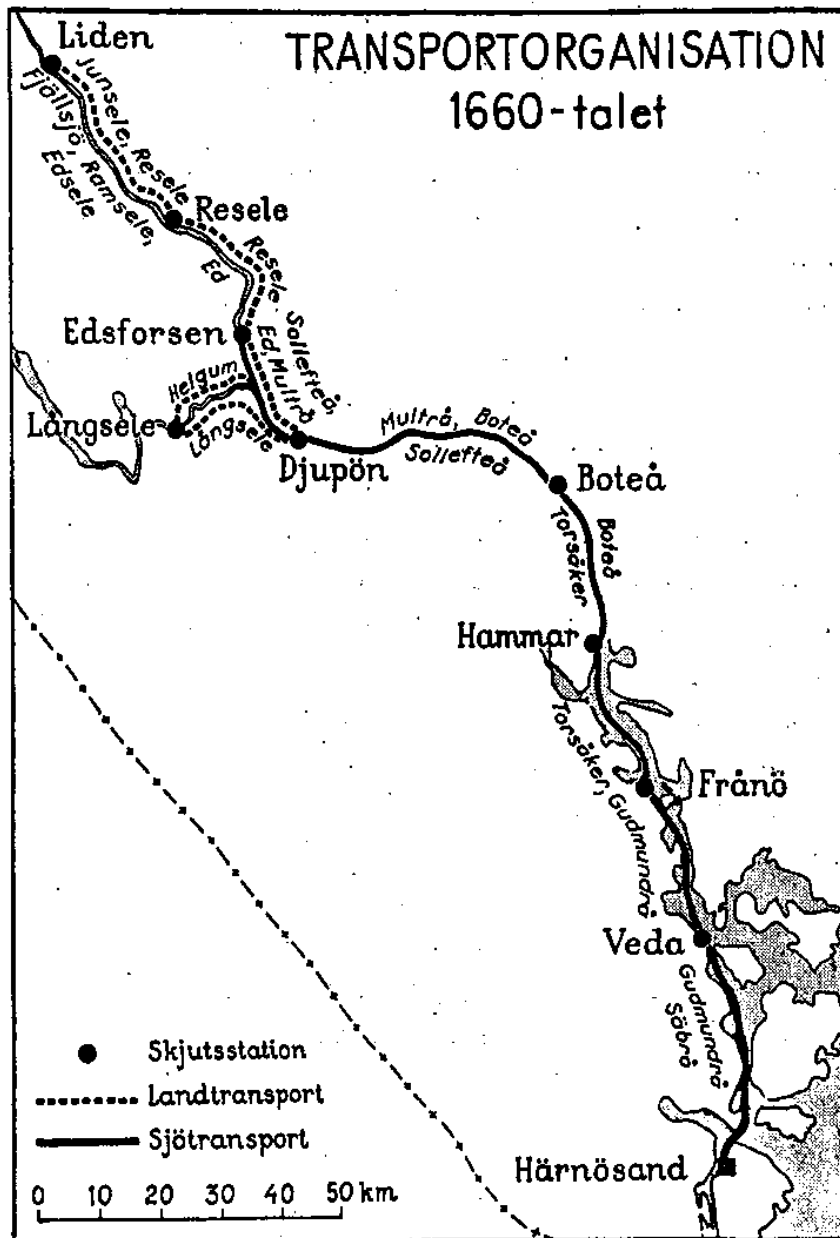




I Hammar/Nylandsområdet känner vi de flesta insignia: för att nämna några t ex färjetrafiken från 1600-talet (nämnt 1765), marknader, åtminstone från 1800-talets början, varvsplats från 1700-tal fram till 1860, tull- och lotsstation (lotsstationen flyttad på 1870-talet till Lunde). Nyland var centralort för nedre Ådalen ända in på 1960-70-tal. Därtill kom den allt överväldigande betydelsen av träindustrin i Ådalen. Vid Sandslån på andra sidan älven låg en av världens största sorteringsanläggningar för flottat timmer. Även fastflottning har förekommit i stor utsträckning i älven. Redan under 1700-talet nedkommer med vidjor buntat timmer i stora mängder till Hammar. I andra älvar flottades även tjärtunnor och annat gods.

#### SOCIALA FÖRHÅLLANDEN.

Besättnings storlek i en haxe är, som nämnts, liten, 2-3 man. Mycket litet är känt om deras bakgrund. Dock kan spåras familjeband och stark lokal förankring.



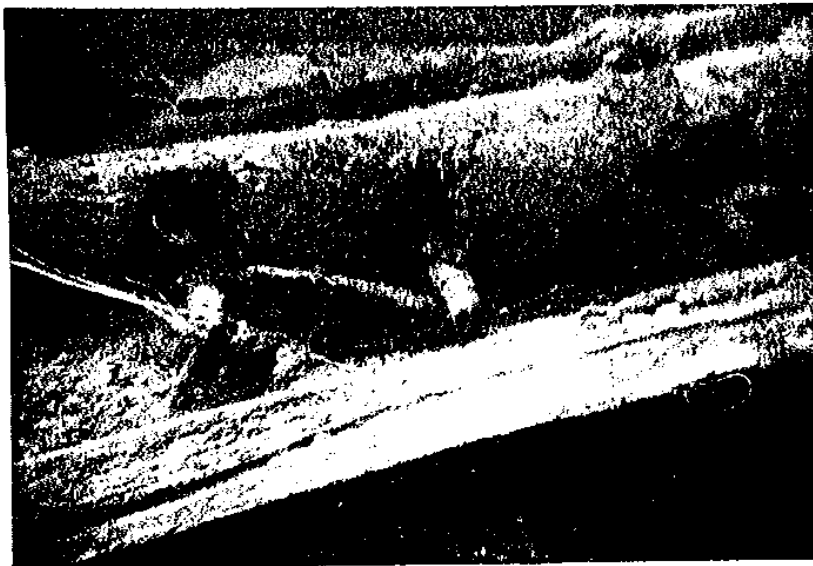
Skjutshåll (ofta gästgivargårdar) för sjötrafiken på Ångermanälven under 1600-talets mitt, efter Friberg 1951.

UPPMÄTTA VRAKDELAR UNDER VATTEN:

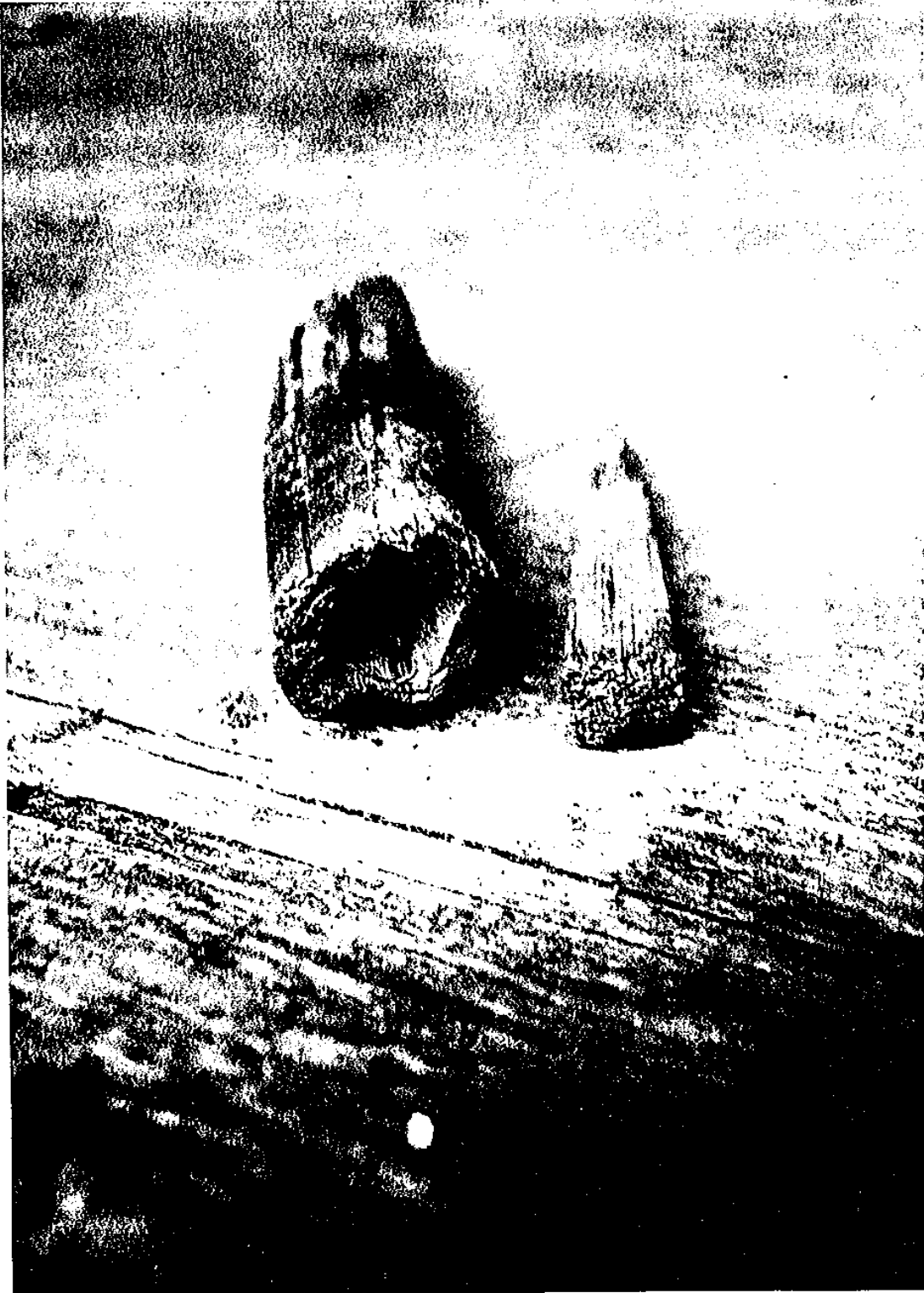
1 spant, 334 cm långt, 24 cm brett och 22 cm tjockt, likformigt på båda sidor om våghål och köl. Bordhaken varierar mellan 8 (vid Kölen) och 28 cms höjd.

1 spant, 116 cm långt, 24 cm brett och 15 cm tjockt, verkar också vara likformigt på båda sidor kölén, men är dolt av slam på ena sidan, varför saken inte säkert kan avgöras.

Båda vrakdelarna företer drag som mycket liknar de tidigare upptagna resterna, varför vi är övertygade om att de tillhör samma fartyg.



Foton: Seth Jansson.



Den kvadratiske kilen med dymling. Foto: C Westerdahl.

Flera generationer i en dynasti Garneij torde ha styrt Sollefteåhaxar i Ångermanälven. Haxskepparen Hans Garneij nämns 1742-43. Carl och Clas Garneij är haxskeppare kring 1830-talet, samtidigt som Garneijs gästgivargård i Sollefteå nämns. Måhända har denna familj ursprungligen haft anknytning till skjutshället på älven (se Friberg om förhållanden på 1600-talet, I 1951 sid 314f).

En senare medlem, sjökaptenen Johan Garneij, f 1834, kom även att besegla större hav (Nordén 1975 s 144)

Till en annan haxskepparsläkt i Sollefteå torde Mats Kalén ha hört. Han nämns också kring 1830-talets början.

#### ANDRA SPÅR AV MALMHAXAR OCH ANDRA HAXAR.

Vrakplatser för haxar i den allmänna meningen av ordet finns utefter hela Norrlandskusten och i Finland.

Nyligen har aktualiserats en fyndplats i Kyrkviken vid Gudmundrå i Ådalen, som har en betydande tradition bakom sig.

Jansson (1983 a och b) antyder eventuella förbindelser mellan ett vrakfynd, med fynd av plåtmynt, från 1600-talets mitt, i närheten, och bröderna Mommas bruksnäring i Kengis i Norrbotten. Vraket ligger i Salmisviken nära inloppet till Torneälven.

Författaren har själv påpekat förekomsten av ortnamn med anknytning till förlisningar och vrak.

I Örnsköldsviks skärgård finns på ön Klösan Tackjärnslandet och -udden.

Sydöst från Gävle ligger en förlisningsplats med namnet Bollstastenarna.

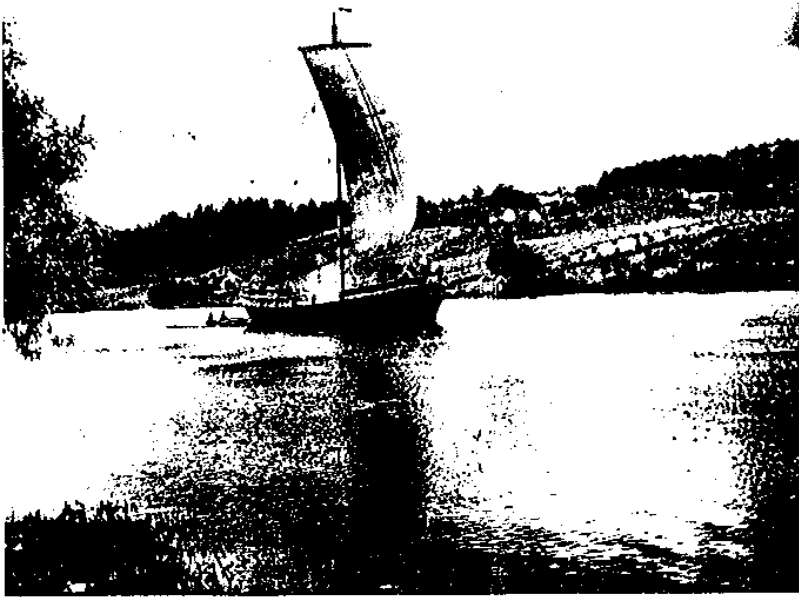
I Sjöhistoriska museets förlisningsregister finns uppskattningsvis ett 50-tal uppgifter om förlisningsplatser för malmlastade fartyg på väg till Norrland. Även fartygens återväg finns belagd på samma sätt.

Ortnamn av typ Haxen (Gårdskär, Gävlebukten, med vrak) och Haxhamnen (Klacksörarna N Söderhamn och på Enskär S Söderhamn med det intressanta önamnet Korsmäss - Korsmässmarknaden i Härnösand var den största i Norrland i flera hundra år) vittnar om de små lastdragarnas vägar.

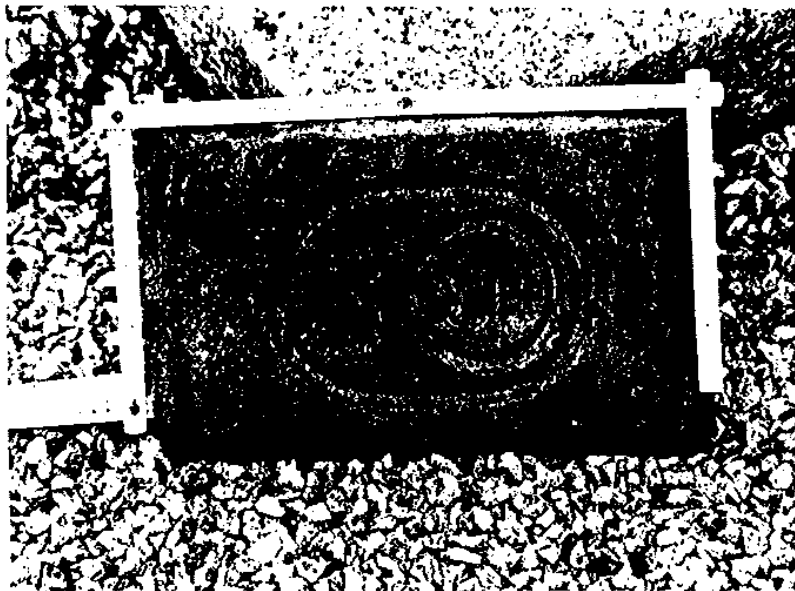
Författaren har 1981 (Från Gästrikland) utpekat minst ett dussintal faktiska fyndplatser för haxar, då i första hand kopplade till handelsstaden Gävle. I mitt inventeringsmaterial från Norrlandskusten 1975-79 kan sannolikt åtskilligt fler objekt tas fram.

Norrlandskustens marinarkeologi vilar i mycket hög grad på båttyperna med namnet haxe. Skulle en självständig norrländsk forskning på området komma till kan den med fog bära namnet Projekt Haxe.

Christer Westerdahl  
Örnsköldsviks museum



Vänerskutån "Hildur," på Göta älv 1924.  
Foto: Sjöfartsmuseet, Göteborg.



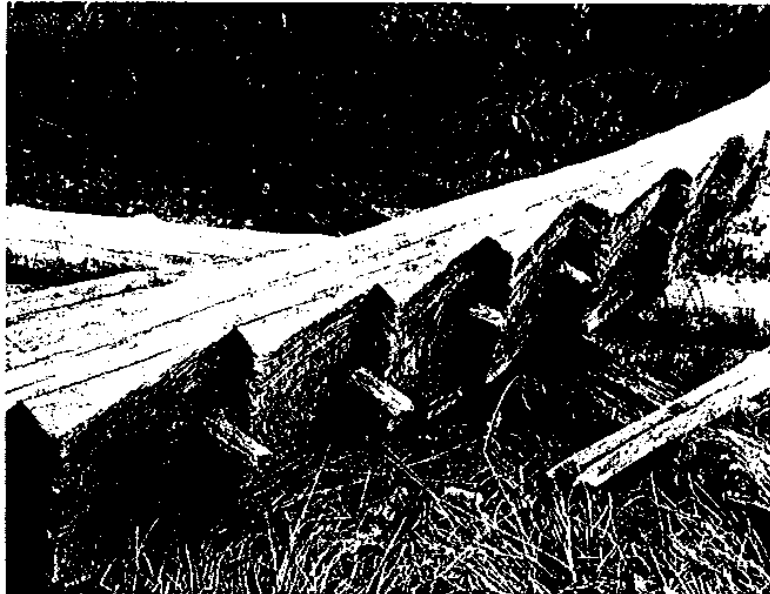
Järntacka funnen i nedre Ångermanviken av  
yrkesdykare Hasse Remahl, Sollefteå. B =  
Bollsta(bruk). Foto: C westerdahl.

## LITTERATUR

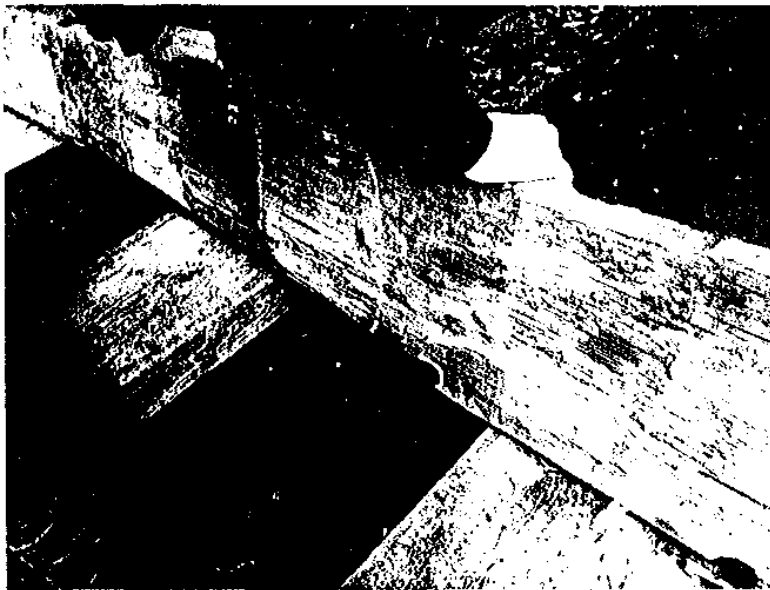
- Almqvist, J.A.: 1909. Graningeverken. Historisk skildring. Stockholm.
- Arnborg, Lennart: 1958-59. Nedre Ångermanälven I-II. Avhandlingar från geografiska inst vid Uppsala univ. naturgeografi. Uppsala.
- Berglund, Sten: 1974. Det gamla Ytterlännäs. Nyland.
- Bucht, Gösta: 1935-45. Härnösands historia I-II. Härnösand.
- Cederlund, C.O./Söderberg, S.: 1981. Båtar i 1600-talets Stockholm- om sex båtfynd i kvarteret Hästen. SSHM rapport 12. Stockholm 1981.
- Claesson, Claes: 1945. Schas och råbock. Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm. Årsbok 1944. Stockholm  
1946. Om haxar och bondeseglation i Västerbotten. Sjöhistorisk årsbok 1945-46. Stockholm.
- Ehrenmalm, Arvid: 1743. Resa genom Vesternorrland till Åsele lappmark. Stockholm
- Friberg, Nils: 1951. Vägarna i Västernorrlands län I-II. Medd fr Geografiska inst vid Stockholms högskola nr 80 b. Stockholm.  
1983. Stockholm i bottniska farvatten. Stockholmsmonografier 53. Stockholm.
- Hellman, Bo: 1945. Skeppsmalns fiskeläge- en gammal gävlebohamn. Härnösand. Nyutg 1979 i Örnsköldsviks museums småskriftserie(2).
- Hellman, Theodor: 1947. Skeppsvarv och skeppsbyggeri i Ångermanland. Sjöhistorisk årsbok 1947. Stockholm.
- Humbla, Philibert: 1945. Haxar och storbåtar. Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm. Årsbok 1944. Stockholm.
- Jansson, Seth: 1983a. Rapport Salmisviken. Skellefteå museum.  
1983b. Vrakfyndet i Salmisviken. Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet nr 3/83. Stockholm.
- Kjellin, Helge: 1947. Från Vätern till Västerhavet. (Ahlmarksred 100-årsjubileum). Karlstad.
- Lemchen, Carl: 1914. En försvunnen, uråldrig storbåtstyp. Från Skog och Sjö.
- Läsning för Folket. Sällskapet för nyttiga Kunskapers spridande. 14e årg 1848. Stockholm 1863.
- Norberg, P.: 1952. Ångermanländsk järnhantering. Särtr ur Blad för Bergshandteringens Vänner hft 2-4. Stockholm
- Nordén, Hjalmar: 1975. Skepp, Skeppare, Skeppsredare på 1800-talet i Härnösandsområdet. Härnösand.
- Nordlander, Johan: 1933. Korsmässmarknaden. Norrländska samlingar 11(III:3). Tierp.  
1934a. Drag ur livet i Ångermanland på 1500- och 1600-talet. Norrländska samlingar 14(III:4). Tierp.  
1934b. Fisken och sågkvarnar i norrländska vatten. Norrländska samlingar 13. Tierp.
- Persson, M/Sönerbo, L. G.: 1982. Sollefteå bruk-ett utvecklingsförslag. Länsstyrelsen i Västernorrlands län. Härnösand.
- Qvist, N.H.: 1943. Ådalen I. Ett bidrag till dess industri- och personhistoria. Stockholm.
- Salvén, E.: 1937. Sjöfarten på Ångermanälven genom tiderna. Halmstads-Posten 14/7 1937.
- Samuelson, Gunnar: 1976. Råbockarna från Harge. Saga och sanning. Linköping.
- Söderlind, Per: 1981. Sollefteå bruk och Bollsta masugn. Historisk skildring från brukspatronerna Johan Clasons och Jacob Polacks tid. Bjästa.
- Västernorrlands Allehanda 8/3, 25/3 1961(haxfynd i Kyrkviken, Gudmundrå).
- Westerdahl, Christer: 1975-79. Preliminär förteckning över marinarkeologiska objekt Haparanda-Arholma(SSHM Stockholm otryckt)  
1981. Marinarkeologi i Gästrikland. Från Gästrikland 1980.

forts Westerdahl: 1983. Om malmhaxar i norr. Meddelanden från Marinarkeologiska Sällskapet nr 4/1983. Stockholm.

tillägg: Nordlander, Johan: 1922. Lastadien i Hammar. Från Härnösand och dess omnejd 2. Härnösand.



Spant 1 med sina kraftiga bordhak och dymlingar. Foto: C Westerdahl.



Bord 1 med välbevarade anliggningsytor för spant. Foto: C Westerdahl.



"Haxen" från sekelskiftet. Detalj av vykort inköpt 1903, enligt anteckningar. Foto: Läns museet Murberget, Härnösand.